COLOCVIU STRATEGIC

UNIVERSITATEA NAȚIONALĂ DE APĂRARE „CAROL I”
CENTRUL DE STUDII STRATEGICE DE APĂRARE ŞI SECURITATE

Nr. 11
2011

INTERVENȚII GUVERNAMENTALE ALE COMUNITĂȚILOR LOCALE ŞI PRIN INTERMEDIUL UNOR PARTENERIATE PRIVAT-PUBLIC ÎN CAZ DE ACCIDENT AVIATIC, RUTIER, NAVAL

Gheorghe VĂDUVA

CONCLUZII:

- ***Accidentele rutiere sunt cauza a numeroase decese umane anuale în întreaga lume şi a multor traumatisme. De aici, preocuparea tuturor autorităților naționale, centrale şi locale, dar şi acelor de la nivelul UE de a le reduce semnificativ. De fapt, pe lângă pierderile de vieți omeneşti, consecințele sociale şi economice ale accidentelor rutiere constituie o povară grea pentru societate.***
- ***Implementarea acestor programe de acțiune europeană pentru securitate rutieră va conduce la reducerea substanțială a numărului de decese şi a persoanelor rănite datorate accidentelor de circulație.***
- ***Atât la nivel național, cât la nivel european se întreprind acțiuni concertate ce au ca obiectiv ameliorarea şi întărirea securității rutiere.***

Astăzi, în condițiile globalizării actuale, deplasările de oameni şi bunuri dintr-o parte în alta a lumii este un fenomen cotidian. Pentru a realiza, în deplină siguranță, aceste mişcări semnificative de persoane şi bunuri este absolut necesar să existe organizarea, mijloacele, baza materială şi normele de efectuare a lor. În acest scop, sunt constituite societăți de construcție a căilor de transport (căi rutiere şi căi ferate), instituții ale statului ce reglementează aceste deplasări, societăți ce întrețin căile de transport etc. Frecvent, atât datorită sporirii numărului vehiculelor de pe căile rutiere, cât şi al încălcării de către unii conducători auto a regulilor de circulație se produc accidente mai mult sau mai puțin grave.

Anual, în lume accidentele rutiere ucid 1,3 milioane de persoane şi rănesc de 40 de ori mai mulți oameni[1]. Mai mult de 90 % din decese survin în țările cu venit scăzut sau intermediar, care nu numără decât 48% din vehiculele înmatriculate în lume[2]. Recordul lumii este deținut de Rusia cu 12 accidente la 10.000 de maşini şi 35.000 de morți pe an[3]. De asemenea, estimările specialiştilor în domeniu prevăd că de acum până în 2030, accidentele rutiere vor provoca 2,4 milioane de decese pe an, fiind a cincea cauză a deceselor în lume[4]. În Franța metropolitană, în 2005, a u fost 4990 de ucişi şi 105.006 răniți în accidentele rutiere iar în 2007 s-au înregistrat 4.629 de morți şi103.201 de răniți[5]. În 2008, accidentelor rutiere au căzut victimă 2.800 de copii pietoni care au fost răniți iar 35 au fost ucişi[6]. România se confruntă cu o creştere continuă a victimelor accidentelor rutiere. Statisticile arată ca aproximativ 3.000 de români îşi pierd viața pe şosele în fiecare an. România se situează astfel pe locul doi în UE privitor la persoanele care sunt ucise in accidente de maşina. În prima jumătate a anului 2008 au avut loc 13.000 de accidente rutiere, 4.000 de oameni au fost răniți şi 1.300 au decedat[7]. Aceste comparații trebuie să țină seama de diferențele structurale (mărimea țării, densitatea şi calitatea rețelei rutiere, populație etc.) şi socio-economice (compunerea parcului, prezența traficului internațional şi turistic, comportamentul utilizatorilor vehiculelor şi a căilor de transport etc.).

Desigur, şi în transportul pe căile ferate[8], pe apă şi aerian au loc accidente dar acestea au, de regulă, o frecvenţă redusă în raport cu cele petrecute pe căile rutiere. Şi aceste accidente se sfârşesc cu victime umane şi pagube materiale însemnate.

Din aceste motive dar şi din dorinţa de a asigura un transport, prin toate mijloacele şi pe toate căile, în deplină siguranţă atât instituţiile statului, cât şi diferite organizaţii cu competenţe în materie adoptă măsuri adecvate, inclusiv în situaţii de accident.

[1] La sécurité routière dans le monde [archive] - OMS, juin 2009

[2] Accident de la route, http://fr.wikipedia.org/wiki/Accident_de_la_route

[3] Marie Jégo, « Les Russes à tombeau ouvert », LE MONDE | 02.12.06.

[4] La sécurité routière dans le monde [archive] - OMS

[5] Le nombre de tués a crû jusqu'au début des années 1990, pour décroître ensuite d'environ 4 % chaque année

[6] Statistiques des accidents de la route avec La Prévention Routière [archive] - Association La Prévention Routière

[7] 3.000 de romani mor in accidente de masina, anual, http://www.ziare.com/articole/accident+rutier+romania

[8] Liste des principaux accidents ferroviaires, http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_principaux_accidents_ferroviaires

1. Forme de intervenţie guvernamentală în caz de accident rutier, aviatic sau naval

1.1. Intervenţia guvernamentală în caz de accident rutier

În caz de accident rutier, guvernul intervine prin structurile specializate ale Ministerului Administraţiei şi Internelor şi ale Ministerului Sănătăţii.

Activitatea Poliţiei rutiere în caz de accident se derulează potrivit regulilor conţinute în **Manualul poliţiei pentru intervenţia în cazul unui accident rutier**[9]**.** În esenţă, când poliţia ajunge la locul unui accident rutier ia o serie de măsuri menite să creeze un spaţiu de siguranţă pentru ca cei implicaţi să poată primi ajutor medical şi pentru a investiga cauzele incidentului, toate acestea se întâmplă în timp ce se asigură ca traficul rutier se poate desfăşura în continuare.

De asemenea, pompierii intervin, atunci când este cazul, pentru descarcerarea persoanelor prinse în timpul accidentului în autovehiculul implicat în evenimentul rutier.

Delimitarea zonei accidentului, izolarea şi securizarea ei, este ideea principală care însoţeşte intervenţia în cazul unui accident, lucru care de multe ori în România pare să fie dat uitării de forţele de ordine, avertizarea celorlalţi participanţi la trafic asupra producerii unui accident rutier revenind parcă o îndatorire a şoferilor şi nu a organelor de ordine.

Concluzia ar fi ca semnele de avertizare, necesare în cazul producerii unui accident rutier, lipsesc cu desăvârşire de la locurile de accidente din ţara noastră şi din dotarea echipajelor de poliţie.

1.2. Intervenţia în caz de accident aviatic

La nivel guvernamental, există adoptată Strategia naţională de prevenire a situaţiilor de urgenţa[10] reprezintă documentul de planificare pe termen lung şi mediu a evenimentelor din domeniul analizat.

Printre riscurile de securitate se află şi *riscurile tehnologice* care cuprind totalitatea evenimentelor negative care au drept cauză depăşirea măsurilor de siguranţă impuse prin reglementări, ca urmare a unor acţiuni umane voluntare sau involuntare, defecţiunilor componentelor sistemelor tehnice, eşecului sistemelor de protecţie etc. Acest tip de risc se manifestă prin accidentele de transport, inclusiv cele de aviaţie civilă. Aceste evenimente nedorite se pot controla şi li se pot, astfel, limita efectele negative.

Responsabilitatea pentru acţiunile de răspuns în caz de accident de aviaţie revine autorităţilor publice locale, judeţene şi centrale, conform legislaţiei naţionale[11]. În caz de accident de aviaţie civilă sunt implicate o serie de structuri naţionale - *Comitetul Naţional pentru Situaţii de Urgenţă*; *Comitetul ministerial şi centrul operativ pentru situaţii de urgenţă din cadrul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii*. Fiecare dintre acestea au de îndeplinit, potrivit legii în materie, o serie de activităţi ce privesc accidentul aviatic.

Obiectul prezentului regulament[12] îl constituie stabilirea competenţelor şi responsabilităţilor în cazul unei situaţii de urgenţă generate de producerea unui accident de aviaţie civilă sau de o aeronava civilă aflată în pericol, a procedurilor aplicabile privind coordonarea acţiunilor unităţilor de alarmare, ale unităţilor operative de căutare şi/sau salvare şi ale structurilor implicate în operaţiunile de căutare şi/sau salvare, precum şi crearea unui cadru general privind gestionarea la nivel informaţional a operaţiunilor de căutare şi/sau salvare în cazul producerii unui accident de aviaţie civilă. Prin urmare, instituţiile abilitate ale statului au obligaţia să întreprindă, în caz de accident aviatic, următoarele activităţi:

a) *căutare***.** Aceasta este o operaţiune în mod normal coordonată de către un centru de coordonare a căutării şi salvării, folosind personalul şi facilităţile disponibile din cadrul unităţilor operative de căutare pentru localizarea persoanelor aflate in pericol;

b) *salvare*. Aici, este vorba de o operaţiune având drept scop salvarea persoanelor aflate în pericol, acordarea asistenţei medicale iniţiale şi plasarea acestora în locuri sigure;

Generalul de brigadă (r.) este cercetător ştiinţific principal la Institutul de Studii de Securitate din cadrul Universităţii Creştine „Dimitrie Cantemir". A publicat numeroase lucrări de specialitate în domeniile: securitate naţională, strategie şi artă militară.

c) *elaborarea de planuri operaţionale de intervenţie*, adică de planuri detaliate privind desfăşurarea şi coordonarea operaţiunilor de căutare şi/sau salvare în zona de responsabilitate.

Protecţia zonei în care a avut loc un accident de aviaţie se face în mod operativ de către unităţile de poliţie şi/sau de jandarmi în a căror zona de responsabilitate s-a produs accidentul, care acţionează ca unităţi de sprijin, în coordonarea comandantului acţiunii la faţa locului.

Toate structurile profesioniste pentru situaţii de urgenţă, serviciile locale de ambulanţă şi formaţiunile SMURD şi, după caz, unităţile SALVAMONT vor acţiona în coordonarea unitară a comandantului acţiunii la faţa locului, in scopul salvării şi protecţiei supravieţuitorilor accidentului de aviaţie, pentru acordarea asistentei de specialitate victimelor la locul accidentului, precum si pentru transportul acestora la unităţile de spitalizare, conform planurilor operaţionale de intervenţie existente. Pe perioada operaţiunilor de salvare, comandantul acţiunii la faţa locului poate solicită, după caz, sprijinul unităţilor aeriene şi/sau navale aparţinând Ministerului Apărării Naţionale, Ministerului Administraţiei şi Internelor sau unor operatori economici. Asemenea activităţi se derulează concertat în vederea obţinerii rezultatelor estimate de către organizatorii lor.

1.3. Intervenţia în caz de accident naval

În cazul accidentului pe mare, Centrul Maritim de Coordonare asigură coordonarea operaţiunilor de salvare a supravieţuitorilor accidentului şi informează operativ Centrul de coordonare - ROMATSA cu privire la operaţiunile desfăşurate. Comandantul acţiunii la faţa locului pentru salvarea supravieţuitorilor unui accident de aviaţie produs pe mare este desemnat de Centrul Maritim de Coordonare. Inspectoratele judeţene pentru situaţii de urgenţă şi, respectiv, Centrul Maritim de Coordonare transmit informaţii operative Centrului de coordonare - ROMATSA referitoare la derularea operaţiunilor de salvare.

[9] Robert Gherghe, Cum trebuie sa intervina Politia in cazul unui accident rutier!, http://masini.ro/stiri/cum-trebuie-sa-intervina-politia-in-cazul-unui-accident-rutier-8031.htm

[10] Hotărâre nr. 762/2008 pentru aprobarea Strategiei naţionale de prevenire a situaţiilor de urgenţă, http://www.dreptonline.ro/legislatie/hotarare_strategie_nationala_prevenire_situatii_urgenta_762_2008.php

[11] Vezi: Bibliografia acestui studiu

[12] Regulament privind gestionarea situaţiilor de urgenta generate de producerea unui accident de aviaţie civilă, 2008, http://www.dreptonline.ro/legislatie/regulament_situatii_urgenta_accident_aviatie_civila_2008.php.

2. Rolul comunităţilor locale în caz de accident rutier, aviatic sau naval

Comunităţile locale în caz de accident rutier, aviatic sau naval acţionează potrivit competenţelor legale ce le revin în cazul producerii unor astfel de evenimente pe teritoriul lor. În plus, acestea acţionează, dacă au posibilitatea şi mijloacele necesare, pentru acordarea primului ajutor celor implicaţi în accidentul rutier, naval sau aviatic. De asemenea, iau măsuri de protejare a locului în care s-a produs evenimentul respectiv până la venirea reprezentanţilor legali autorizaţi şi competenţi să intervină pentru soluţionarea tuturor problemelor ridicate de producerea accidentului rutier, aviatic sau naval. În acelaşi timp, dacă este cazul comunităţile locale oferă şi alte servicii de prim ajutor: prevenirea izbucnirii unor incendii la locul accidentului; stingerea unor eventuale mici incendii; asistenţă medicală primară celor accidentaţi; adăpost persoanelor rănite uşor sau valide dar afectate de accidentul feroviar, de exemplu.

3. Parteneriatele public-privat în caz de accident rutier, aviatic sau naval

Parteneriatul public[13] – privat este o formă particulară a cooperării dintre autorităţile publice şi organizaţiile private bazate pe profit, aflate pe acelaşi teritoriu, având printre altele, scopul dezvoltării locale. Este procesul prin care sectorul public şi cel privat sunt incitate să colaboreze la cercetarea, elaborarea şi punerea în practică a unor soluţii care nu ar avea şanse de reuşită în ipoteza că fiecare partener şi-ar urmări strict interesul propriu.

Interesul şi perspectiva fiecăruia sunt, însă, diferite, iar pentru un parteneriat viabil trebuie satisfăcute şi unele şi altele. *Sectorul public urmăreşte un interes general, iar cel privat unul particular.* Rezultă că proiectul trebuie să urmărească punctul de întâlnire al celor două interese. Parteneriatul public-privat se poate reprezenta ca o asociere a deciziilor şi mijloacelor publice şi private în cadrul aceluiaşi sistem de acţiune, definit ca obiectiv şi ca durată, având ca scop principal satisfacerea simultană a aşteptărilor consumatorilor şi ale cetăţenilor. Pe de altă parte, parteneriatul înseamnă cooperarea dintre persoane şi organizaţii din sectorul public şi privat într-un beneficiu mutual, mobilizarea unei coaliţii de interese, agregat dintre puterea publică pe de o parte şi resursele private, pe de alta, pe fondul unui grad de risc acceptat.

❖ Orice parteneriat public-privat este privit din perspectiva a două dimensiuni: *dimensiunea politică:* parteneriatul public-privat este un proces care produce consecinţe asupra ţelurilor comunităţii. Cu cât parteneriatul este mai complex, presupune un capital de investiţie mai important, aranjamente instituţionale noi, perturbări ale

rutinei vieţii şi cu atât este mai necesară fundamentarea civică a procesului;

❖ *dimensiunea operaţională:* din această perspectivă, cooperarea poate lua trei forme: 1. *iniţiativă privată în beneficiu public;* 2. *iniţiativa administraţiei pentru facilitarea sau încurajarea activităţii private în interes public;* 3. *joint venture* între guvern şi administraţii private, fie ele firme private, ONG-uri sau organizaţii non-profit.

Analiştii economici, mai ales cei europeni care pun un mare accent pe acest tip de parteneriat, au concluzionat că transferul conceptelor manageriale din sectorul privat către cel public poate diminua deficienţele economiei sectorului public.

Sursa acestor deficienţe derivă din faptul că persoanele care gestionează banii publici nu-şi asumă nici un risc personal, nefiind banii lor, şi sunt supuse unor anumite presiuni sau influenţe externe, multe dintre ele de factură politică, administrativă, sau chiar în interes personal. Aceste influenţe pot diminua eficienţa alocării resurselor. Este evident că resursele provin tot din sectorul privat, fie strict ale indivizilor (toate impozitele şi taxele centrale sau locale aferente veniturilor salariale sau de altă natură, sau derivând din posesia unor bunuri mobile sau imobile), fie ale companiilor (acestora diminuându-le profitul şi resursele pentru investiţii).

Există câteva motive pentru care reprezentanţii sectorului privat sunt dispuşi să accepte condiţiile unui parteneriat cu sectorul public, şi anume: acceptarea responsabilităţii sociale concomitent cu accesarea unui segment de piaţă care nu ar fi putut fi abordat în lipsa parteneriatului; o judicioasă realocare a resurselor bugetare care ar putea, pe termen lung, să diminueze presiunea sectorului public de preluare a resurselor financiare; revenirea unor resurse (fonduri bugetare) în sectorul privat care să poată produce dezvoltare economică măsurabilă; stabilirea unei relaţii personale cu reprezentanţii sectorului public care să permită accesul la surse de informare, de finanţare, la programe de dezvoltare locală, regională sau naţională, în dauna altor organizaţii, relaţie care poate fi pusă sub semnul suspiciunii conflictului de interese sau de altă natură.

În afara suspiciunilor menţionate, toate aceste relaţii pot fi analizate şi din prisma faptului că toate resursele realocate din sectorul public către cel privat vor produce dezvoltare economică vizibilă, măsurabilă. Inclusiv evaziunea fiscală poate fi analizată din acest punct de vedere, excluzând cazul în care resursele sunt direcţionate către alte state, paradisuri fiscale sau susţinătoare ale unor interese străine şi obscure.

Rămâne ca, în condiţiile globalizării, să definim clar ce înseamnă interes local, naţional, ce înseamnă interes global, străin sau obscur. În aceleaşi condiţii va trebui, în măsura posibilităţilor, să delimităm clar sectorul public de cel privat. În măsura informaţiilor pe care le deţinem, analizând tot ceea ce se întâmplă în societatea globalistă contemporană pare imposibil de stabilit astfel de delimitări.

În materie de accidente de transport, în toate mediile de deplasare, se pot constitui parteneriate public-privat în vederea construirii de drumuri publice, căi ferate, aerodromuri sau porturi, a întreţinerii acestora şi a gestionării activităţilor specifice fiecăruia dintre aceste sectoare de activitate umană.

---

[13] PARTENERIATUL PUBLIC-PRIVAT, http://eudirect.ro/pdfs/parteneriat_curs.pdf, pp.7-10.

PROPUNERI:

- ***Consecinţele accidentelor aviatice, rutiere şi navale se pot elimina în cea mai mare parte a lor şi se pot limita efectele lor negative aproape total prin măsuri adecvate atât de prevenire a lor cât şi de acordare a primului ajutor calificat celor care au avut ghinionul de a fi implicaţi într-un accident rutier.***
- ***Este necesară o mai bună implicare în acest tip de intervenţie atât a organelor locale, cât şi a celor centrale naţionale, precum şi a instituţiilor europene cu competenţe în materie de securitate rutieră.***

COLOCVIU STRATEGIC este o publicaţie a Centrului de Studii Strategice de Apărare şi Securitate ce include rezumate ale temelor de cercetare ştiinţifică, conferinţelor, simpozioanelor, seminariilor, meselor rotunde, opinii şi puncte de vedere ale unor personalităţi de marcă din armată şi societate, din ţară şi străinătate, implicate în cercetarea ştiinţifică din domeniul securităţii.

Publicaţie realizată cu sprijinul Editurii şi Tipografiei Universităţii Naţionale de Apărare „Carol I”
Tehnoredactare computerizată: Mirela ATANASIU
Supliment al revistei *IMPACT STRATEGIC*
ISSN: 1582-6511; B: 0162/23/2012

Centrul de Studii Strategice de Apărare şi Securitate
Şos. Panduri, nr. 68-72, Sector 5, Bucureşti
Telefon: 021.319.56.04, Fax 021.319.55.93
e-mail: cssas@unap.ro
http//:cssas.unap.ro